

Imprimir

Magangué es la segunda ciudad del departamento de Bolívar y cabeza de playa de su región sur, la más pobre del ente territorial, igual que centro nodal de la región de La Mojana y, en épocas de la navegación fluvial, puerto central de la vía de agua por donde entró el cuerpo de ideas, instituciones y la infraestructura industrial que fue configurando el país que hoy somos. La ciudad fundada por Diego de Carvajal en 1610 y posteriormente refundada por Antonio de la Torre y Miranda en 1776, hace parte del ZODES de La Mojana, Zonas de Desarrollo Económico y Social, que integran los municipios de Achí, Magangué, Montecristo, Pinillos, San Jacinto del Cauca, Tiquisio, donde la pobreza y la pobreza extrema la sufren buena parte de su población, especialmente aguda en sus zonas rurales.[1] Los mejores días de la llamada *Ciudad de los ríos* están directamente ligados con el tiempo que duró la navegación a vapor entre 1823 y 1962, que auguraban mejores tiempos para la República:

“Es indudable que la navegación a vapor, desde 1824, cuando apareció hasta 1960, cuando se extinguió, constituyó uno de los procesos históricos que dejaron más honda huella en nuestra economía y en nuestra tecnología. Ella fue una de las pocas palancas fuertes que tuvo el desarrollo económico y la modernización de Colombia en el siglo XIX, desde mucho antes que los ferrocarriles, la electrificación y la industrialización.”

Magangué: puerto vital del Caribe interior

Los vapores que surcaban el Magdalena convertían a la ciudad en una especie de bisagra económica entre mundos distintos: la Colombia Andina y la Colombia fluvial y Caribe. Su ubicación estratégica permitía y facilitaba el intercambio comercial entre Magangué y su amplio entorno hídrico, una región de humedales fértiles y dinámicos -320.000 hectáreas de ciénagas de las 420.000 hectáreas registradas del inventario nacional- donde las crecientes anuales fertilizaban naturalmente los suelos y cocinaban la esperanza y la prosperidad:

“Partiendo de Barranquilla, aguas arriba, sus barcos tocaban Tacaloa (boca del Cauca en el Magdalena), Magangué, Achí, Majagual, Guaranda, La Raya y Nechí, (boca del Nechí en el Cauca). Continuaba por el Cauca, tocaban en Margento, Cañafístula, hoy Caucasia, San Pablo, Cáceres, Puerto Valdivia. Subiendo por el Nechí, y partiendo de

este puerto, subían 122 km y tocaban Zaragoza, y de allí regresaban a Barranquilla”.



Magangué, ciudad del agua.

Por esos tiempos el agua no era obstáculo sino infraestructura. Durante buena parte del siglo XIX y primeras décadas del XX, Magangué fue un nodo estratégico de comercio fluvial por donde pasaban mercancías, ganado, arroz, oro, pasajeros y oficiaba como centro de acopio, transformación y distribución. En 1962, la ciudad llegó a tener 22 molinos de arroz que absorbían un promedio anual de 100.000 toneladas del arroz *paddy* que salía de La Mojana, Tiquisio y el bajo Magdalena. Gran parte de los arroces procesados surtían los mercados mayoristas de la Costa Atlántica, Santanderes y Antioquia.

La riqueza de Magangué dependía de lo que podríamos llamar la “economía del río”. El Río era todo un ecosistema productivo. No era un simple recurso: era el eje que articulaba la nación. En ese sistema, Magangué ocupaba un lugar privilegiado. Era puerto y plaza

próspera. A través de su puerto pasaban los productos de La Mojana y del Sur de Bolívar, que luego seguían su curso hacia el Caribe y hacia el interior del país. Los vapores reducían costos logísticos y hacían viable un comercio vital. Esto generaba empleo, circulación de capital y una dinámica vida urbana.

El siglo XX trajo un cambio estructural: el país dejó de ser fluvial para volverse terrestre. Las carreteras reconfiguraron los flujos económicos. Los puertos interiores como Magangué se debilitaron. Todo se centralizó en Bogotá. Alejada de las dinámicas regionales, de economías anfibias como la de La Mojana, y ello significó la pérdida de su tejido social y productivo. Magangué recibió el impacto en forma de pobreza urbana. Transitó de un sistema productivo que generaba una prosperidad relativa a una economía de supervivencia.



Magangué y la navegación a vapor.

## De la prosperidad a la decadencia

La pérdida de importancia del río Magdalena le significó a la costa caribe perder el siglo XX y a Magangué pasar de un puerto de relativa prosperidad a la ciudad del presente que se ahoga en sus posibilidades de progreso y bienestar para sus 150.929 habitantes. El Plan de Desarrollo de Magangué, Más para la gente, 2023-2027, (Pág.26) registra que el 51% de la población está en condición de pobreza monetaria, lo que explica sus enormes problemas sociales. Magangué es un municipio de categoría cinco (TerriData, DNP, 2024), municipios que en Colombia a duras penas tienen para su funcionamiento y viven de las migajas del centralismo. El incendio del vapor David Arango en 1961 es el símbolo de esta historia triste. Su auge y su declive no pueden entenderse sin mirar a La Mojana, al entramado de ríos Magdalena, Cauca y Río San Jorge, donde el transporte fluvial, el arroz y la cultura ribereña eran un solo cuerpo.

Magangué no fracasó por sí sola, fue desplazada por un cambio de modelo. La trayectoria de Magangué condensa ese proceso. De sitio importante de nuestra historia temprana, pasó a ser puerto articulador de comercio, que dejó de serlo, y quedó atrapada en una región productiva en crisis y un Estado ausente, en medio de una cohorte política local densamente corrupta, entrelazada íntimamente con sus pares codiciosos de lo público de Cartagena, que complicaron su vivir.

Después el paramilitarismo hizo de las suyas en toda la región y llegó hasta elegir autoridades municipales y congresistas,[2] haciendo del presupuesto un bazar en donde la violencia fue selectiva y sistemática, con un fuerte impacto en el mundo rural, con desplazamiento de población que emigraron hacia Magangué, lo que produjo un crecimiento urbano desordenado, incrementó la pobreza, amplió la informalidad, en una economía ya debilitada por el abandono sistemático del río. El efecto fue devastador.

A lo que se agrega la intervención inadecuada de los sistemas hídricos, ciénagas, caños, por jarillones, diques y obras mal planificadas que alteraron los flujos naturales de los afluentes hídricos que se entremezclaron con las pésimas políticas agrarias nacionales que arruinaron

la agroindustria arrocera y la general del país. Cuando el río dejó de ser su eje, la *ciudad de las aguas* perdió su razón económica principal. Sin esa economía, Magangué quedó sin soporte.

La Mojana en crisis, Magangué en crisis.

La crisis de Magangué es inseparable de la crisis de La Mojana. Hoy, la región enfrenta inundaciones destructivas, pobreza estructural y abandono estatal. Esto no es un fenómeno natural aislado, sino el resultado de décadas de mala gestión ambiental y territorial. Lo que ocurrió no es solo una historia local: el país pasó del territorio de los ríos y del agua al absolutismo del asfalto.

Con Cartagena, la relación era distante y distinta: capital del departamento, centro administrativo, referente histórico y cultural, pero no necesariamente el principal socio económico de Magangué. Barranquilla siempre fue el norte hacia donde miraban los magangueleños, atraídos por su cosmopolitismo derivado del río y de su puerto y no por el rancio abolengo de la lejana y aristocrática ciudad colonial. Aunque pertenecía al departamento de Bolívar, su dinámica económica estuvo históricamente más vinculada a Barranquilla que actuaba como un imán que atraía con fuerza la producción que subía y bajaba por el río y a las gentes en busca de un horizonte para sus vidas.

El futuro

A pesar del esfuerzo del gobierno departamental con proyectos urbanos como el malecón en construcción y la promoción del turismo de altos ingresos por secciones del Bajo Magdalena, estos empeños tendrán un muy limitado impacto ante la crisis estructural de Magangué y la ecorregión. El promocionado esfuerzo del sector privado por reactivar el turismo de lujo por el río Magdalena, quizás sea un buen negocio, en exclusivo beneficio de sus gestores y dueños, pero los habitantes de esas orillas verán pasar la opulencia con cada día que el sol refleja sus resplandores sobre esas aguas, sin ninguna huella que cambie su dura realidad de pobreza, informalidad y marginalidad. Sobre el turismo en el río pesa una espada de

Damocles: si se deteriora la seguridad en el país, un escenario probable, el negocio tiene el riesgo de desaparecer en las aguas turbias de la violencia.

Cualquier futuro para Magangué pasa por reconciliarse con el agua: Recuperación del sistema hidráulico de La Mojana, reactivación del transporte fluvial en el Río Magdalena, reactivación y reparación sin dilaciones del Canal del Dique, modernización sostenible de la producción arrocera, integración regional basada en ecosistemas, no en su negación. Entender su historia es entender que su destino siempre ha estado ligado al agua: cuando el río fluye como sistema económico, Magangué próspera; cuando se interrumpe, la ciudad se apaga.

Fuentes: Adolfo Meisel Roca y María Aguilera Diaz, *Magangué: Capital humano, pobreza y finanzas públicas*, Cartagena, 2015; María Aguilera Diaz, *Magangué: puerto fluvial bolivarense*, Cartagena, 2002; Gabriel Póveda Ramos, *Vapores fluviales en Colombia*, TM Editores-Colciencias, Bogotá, 1986; María Aguilera Díaz, *La Mojana: riqueza natural y potencial económico*, Cartagena, Banco de la República.

---

[1] En el departamento de Bolívar, contrario a los indicadores nacionales, la pobreza multidimensional se incrementó del 15,6% al 17% y de forma crítica en las zonas rurales dispersas, donde se concentra la mayoría de la población rural, que es el caso del Zodes de la Mojana, donde IPM paso del 21.5% al 25.7%. Un alarmante 4.2%. Con un fuerte impacto en las mujeres. Fuente: Dane 2025.

[2] [Lasillavacia.com/quien-e](https://lasillavacia.com/quien-e). enero 13 de 2024

Fernando Guerra Rincón